

Incidente 1368

Fecha: 26 de diciembre de 2004 Lugar del suceso: Aeródromo Carriel Sur - Concepción				Hora Local: 15:33 horas Región: Octava
Marca y modelo de la aeronave: Cessna 401A				Año de fabricación: 1969
Número de motores / marca y modelo: 2 Continental TSIO-520 EB				Daños a la aeronave: Menores
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Comercial de Avión Edad: 44 años
Mortales	-	-	-	
Graves	-	-	-	
Leves/Ninguna	1	1	-	
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Tipo de Operación: Trabajo Aéreo
Total horas de vuelo: 5.700:00 horas Total horas de vuelo en el material: 3.000:00 horas				Fase de la Operación: Durante carrera de aterrizaje

Reseña del vuelo

El día 26 de diciembre de 2004, un piloto comercial al mando de la aeronave Cessna 401A, despegó a las 12:24 HL. desde el aeródromo “Eulogio Sánchez” de Santiago, con plan de vuelo visual hacia el aeródromo “Carriel Sur” de Concepción .

El propósito del vuelo era efectuar un trabajo de fotografía aérea al sur de Concepción, durante un tiempo de 01:30 horas.

A bordo de la aeronave viajaba un pasajero, en calidad de fotógrafo encargado de dicho trabajo.

Durante la aproximación a la pista 02 del aeródromo “Carriel Sur” y cuando la aeronave estaba por tocar pista, el piloto se percató que no había bajado el tren de aterrizaje, impactando las hélices con la superficie de ésta, debido a lo cual frustró el aterrizaje logrando elevar la aeronave e ingresando a un nuevo circuito.

En la segunda aproximación, el piloto de la aeronave accionó la palanca del tren de aterrizaje, operando ésta en forma normal, aterrizando sin observaciones.

Conclusiones

- El piloto al momento del incidente, se encontraba con su licencia de vuelo al día.

- La aeronave tenía el certificado de aeronavegabilidad y matrícula vigentes.
- La aeronave aproximó con el tren de aterrizaje replegado, resultando con daños menores en sus hélices, provocado por el impacto con la superficie de la pista.
- No hubo falla en el sistema de bajada del tren de aterrizaje antes del incidente.
- La aeronave tenía la lista de chequeo correspondiente al avión, que señala en el ítem 7 tren abajo (menos de 140 mph), verificar 3 luces verdes encendida.
- El piloto durante la fase de aproximación y aterrizaje no activó la palanca del tren de aterrizaje.
- Los chequeos de apoyo “3 luces verdes” de tren asegurado y la bocina de alarma, no fueron advertidos por el piloto.
- Durante el nuevo circuito para aterrizar, no existió inconveniente para bajar el tren de aterrizaje y verificar las 3 luces verdes encendidas, aterrizando la aeronave sin observaciones.
- El piloto y pasajero resultaron ilesos.

Causa del incidente

Falla operacional del piloto, quien efectuó una primera aproximación omitiendo bajar el tren de aterrizaje, tocando con las hélices la superficie de la pista, logrando sacar la aeronave y aproximar nuevamente, aterrizando sin observaciones.

Factores Contribuyentes

- Aplicación de la lista de chequeo en forma incompleta, al pasar inadvertidamente del ítem número 6 al ítem número 8.
- Probable confusión del piloto al haber cambiado el patrón normal de aproximación, realizando una aproximación directa, sin ejecutar tramo con el viento, ni tramo base, lo que lo habría hecho pensar que ya tenía el tren abajo, al estar acostumbrado a hacerlo en tramo con el viento.

- No haberse percatado de la bocina de alarma y no asociarlo con la condición de tren arriba, a pesar que el pasajero se lo señaló.

Recomendaciones

Que el Subdepartamento PREVAC considere la confección de un boletín de seguridad alusivo a alertar a los pilotos que vuelan aeronaves con tren de aterrizaje retráctil sobre:

- La atención que se debe tener al utilizar la lista de chequeo completa (leerla y verificarla) cuando se aterriza.
- Insistir en la necesidad que se dé la mayor atención a todas y cada una de las acciones y procedimientos durante el vuelo.
- Enfatizar el riesgo de operación cuando se alteran situaciones rutinarias.



